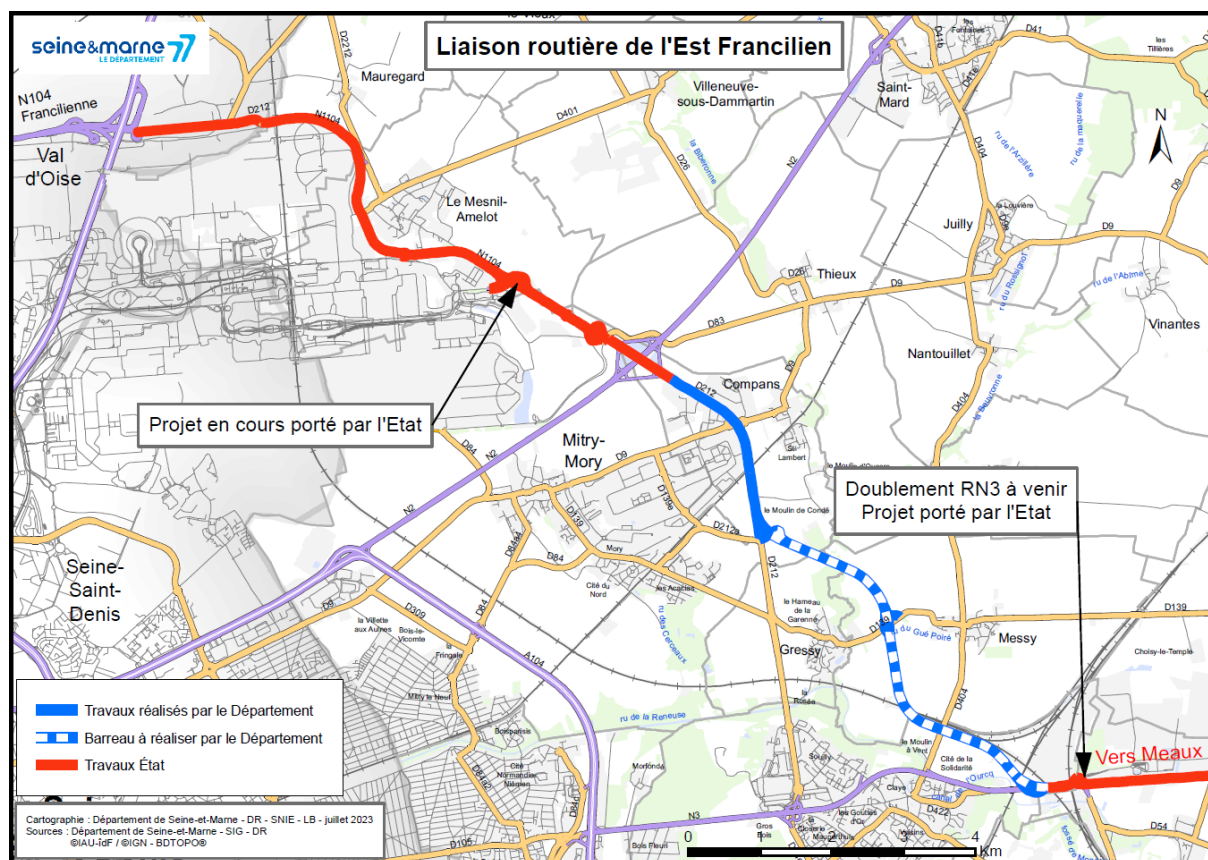




Liaison Routière de l'Est Francilien

Note sur la justification de la raison impérative d'intérêt public majeur

23/01/2024

SOMMAIRE

1. Préambule.....	4
2. Contexte et objectifs du projet	5
2.1. Contexte du projet	5
2.1.1. Contournement Est de Roissy (maîtrise d’ouvrage Etat)	5
2.1.2. Doublement de la liaison RD 212 entre les RN 2 et RN 3 (sous la maîtrise d’ouvrage du Département)	6
2.1.3. L’aménagement de la RN 3 (maîtrise d’ouvrage Etat)	8
2.2. Les objectifs du projet	8
3. Solutions de substitutions examinées et justification du projet.....	9
3.1. Justification de la création d’une nouvelle liaison routière	9
3.2. Solutions de tracé étudiées	9
3.3. Analyse comparative des solutions et justification de la solution retenue	10
4. Enjeux et conséquences du projet en termes de déplacements et d’urbanisation	12
4.1. Saturation actuelle du trafic sur la RD212.....	12
4.2. Augmentation du trafic à l’horizon 2040 en lien avec le développement économique du secteur.....	13
4.3. Développement urbain.....	14
4.4. Développement des transports en commun	15
5. Conclusion	16
6. Annexes	17

FIGURES

Figure 1 : Contournement Est de Roissy (Source : État)	5
Figure 2 : Liaison Routière de l'Est Francilien (Source : CD 77)	7
Figure 3 : Partis d'aménagement et variantes envisagés (Source : Dossier DUP 2005)	10
Figure 4 : Comparaison des variantes examinées (Source : Dossier DUP 2005)	10
Figure 5 : Trafic moyen journalier actuel (Source : CD77)	12
Figure 6 : Trafic moyen journalier à l'horizon 2040 (Source : CD77)	13
Figure 7 : Évolution de la charge du trafic à l'horizon 2040 (Source : CD77)	14
Figure 8 : Le profil en travers de la LREF avec ou sans projet de transport en commun (source : CD 77)	15
Figure 9 : charge de trafic horizon 2040 fil de l'eau - Heure de pointe du matin (source CD 77)	17
Figure 10 : charge de trafic horizon 2040 avec la création de la Liaison Routière de l'Est Francilien - Heure de pointe du matin (source CD 77)	17
Figure 11 : charge de trafic horizon 2040 fil de l'eau - Heure de pointe du soir (source CD 77)	18
Figure 12 : charge de trafic horizon 2040 avec la création de la Liaison Routière de l'Est Francilien - Heure de pointe du soir (source CD 77)	18

1. Préambule

Le Département de Seine-et-Marne prévoit la création d'une nouvelle liaison routière entre la RN3 au nord de Claye-Souilly et la RD212 au niveau de Compans, intitulée la Liaison Routière de l'Est Francilien. Ce projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 20 juin 2005.

L'étude faune flore menée en 2021-2022 dans le cadre des études de conception a mis en évidence la présence d'espèces protégées et d'habitats d'espèces protégées à proximité du tracé de la liaison routière. Des mesures sont en cours de définition pour limiter les incidences du projet sur ces espèces et leurs habitats. Si le projet présente un risque suffisamment caractérisé pour les espèces protégées présentes sur le site, une dérogation sera sollicitée.

Le principe de la protection des espèces protégées et de leurs habitats a été posé par la Directive « Habitats » puis transposé en droit français à l'article L.411-1 du code de l'environnement qui interdit d'y porter atteinte « *Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats* ». L'article L.411-2 point 4 du même code prévoit la possibilité d'y déroger lorsque trois conditions cumulatives sont remplies. Conditions que le Conseil d'État, par arrêt en date du 24 juillet 2019, hiérarchise de la manière suivante :

1. Le projet d'aménagement ou de construction doit justifier d'une raison impérative d'intérêt public majeur ; Et si un intérêt public majeur est démontré et tout en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues ;
2. Il ne doit pas exister d'autres solutions satisfaisantes ;
3. Il ne doit pas nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Ne disposant pas de définition précise aujourd'hui, cette notion est appréciée au cas par cas par les juridictions selon le contexte social et économique du projet notamment en recherchant un certain équilibre entre les différents enjeux du projet et son impact écologique.

La présente note a pour objectif de justifier la raison impérative d'intérêt public majeur du projet de création de la Liaison Routière de l'Est Francilien (LREF).

2. Contexte et objectifs du projet

2.1. Contexte du projet

Le principe d'une liaison tangentielle rapide à l'est de Paris figure au SDRIF depuis 1976 et se constitue de projets réalisables de façon indépendante dont notamment le contournement Est de Roissy et la Liaison Routière de l'Est Francilien (anciennement Liaison Meaux Roissy).

La liaison routière entre Meaux et l'Aéroport de Roissy est ainsi composée de trois éléments indépendants assurant une continuité cohérente. Au-delà de cette liaison structurante locale, la Liaison Routière de l'Est Francilien est le dernier maillon qui permet de finaliser la liaison magistrale au niveau de la Région Ile-de-France entre l'autoroute A1 et l'autoroute A4 (via le Contournement Est de Roissy explicité ci-dessous, la RN3 et l'A140).

2.1.1. Contournement Est de Roissy (maîtrise d'ouvrage Etat)

Le projet du Contournement Est de Roissy consiste à créer une autoroute à 2x2 voies entre l'autoroute A1 et la route nationale N2 ainsi qu'une route départementale à 2 voies pour garantir les dessertes locales. Il comprend notamment la création de trois échangeurs : l'un, en partie réalisé, pour garantir la liaison avec l'A1, un deuxième au niveau du Mesnil-Amelot afin d'assurer les échanges entre le réseau national et le réseau départemental, et un troisième pour améliorer l'accès à l'aéroport par l'Est.

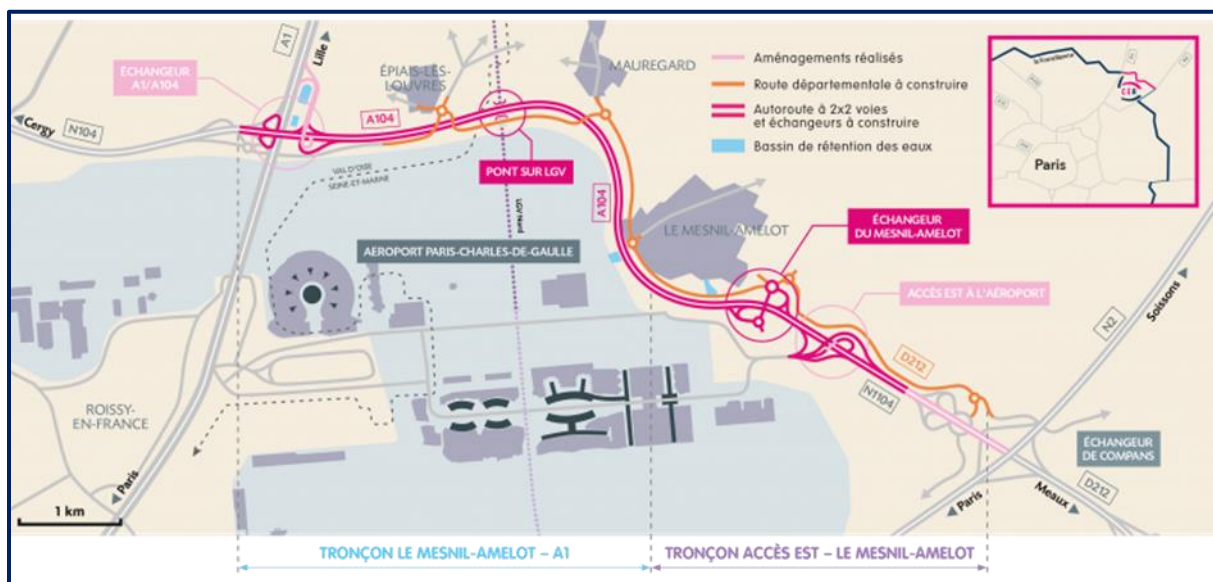


Figure 1 : Contournement Est de Roissy (Source : État)

Le projet routier du Contournement Est de Roissy estimé à 240 M€, déclaré d'utilité publique en 2003 et dont les travaux ont démarré fin 2019, sera achevé fin 2023. Cette opération sous maîtrise d'ouvrage Etat est menée par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IF), en lien avec ses partenaires : la région Île-de-France, les départements du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France et le groupe ADP.

2.1.2. Doublement de la liaison RD 212 entre les RN 2 et RN 3 (sous la maîtrise d'ouvrage du Département)

Le doublement de la RD 212 s'inscrit dans cet ensemble cohérent d'opérations, qui viendra sensiblement améliorer l'accessibilité à Roissy depuis l'Est et en particulier, depuis l'agglomération de Meaux.

Cette opération se compose de 3 sections avec :

- Un réaménagement de la RD 212 existante au niveau des deux premières sections, c'est-à-dire entre la RN 2 et la RD 9 et entre la RD 9 et la RD 212a ;
- La création d'une nouvelle liaison routière pour la dernière section, appelée la Liaison Routière de l'Est Francilien.

Les deux premières sections ont été réalisées :

- Entre la RN2 et la RD9 (travaux finis en 2016 d'un montant de 2,3 M€ HT) ;
- Entre la RD9 et la RD212a (travaux finis en 2021 d'un montant de 6,3 M€ HT).

Les travaux de la dernière section correspondant à la Liaison Routière de l'Est Francilien, objet de la présente note, sont estimés à 130 M€ HT. Ils débuteront en 2024 pour une mise en service définitive en 2028.

Le projet de la Liaison Routière de l'Est Francilien (LREF) dont les travaux d'aménagement ont été déclarés d'utilité publique par arrêté préfectoral du 20 juin 2005, consiste en la création d'une déviation de la RN 3 au Nord de Claye-Souilly jusqu'à la RD 212 au niveau de Compans.

Il s'agit de la création de 6 km de voie rapide entre Claye-Souilly et Compans avec les dessertes de Messy et Gressy.

Ce projet a été inscrit au Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF) approuvé par l'État le 27 décembre 2013, ainsi qu'au Projet d'aménagement de développement durables (PADD – ScoT) de la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France du 19 décembre 2019, comme étant une infrastructure routière de désaturation.

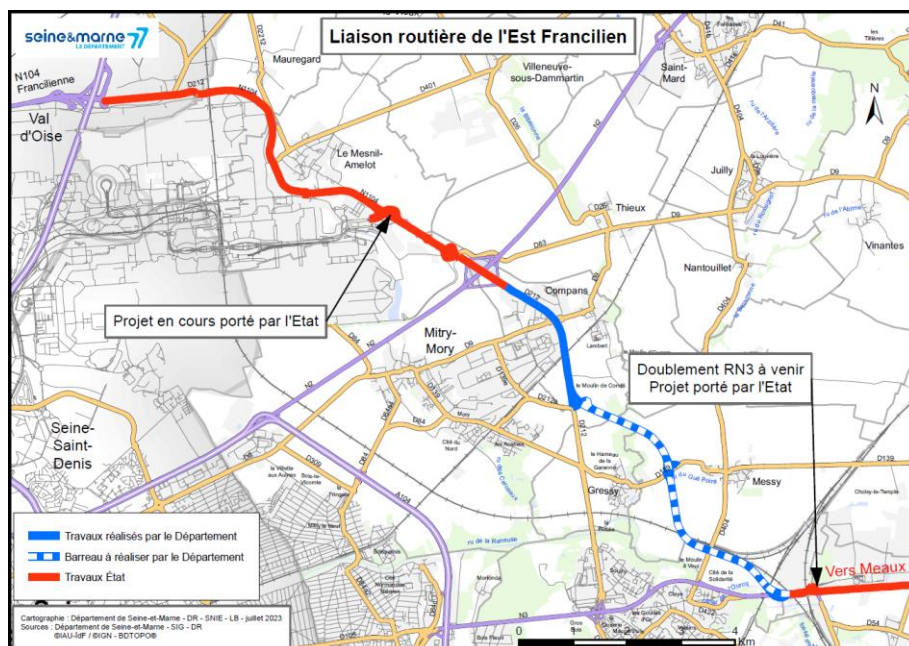


Figure 2 : Liaison Routière de l'Est Francilien (Source : CD 77)

2.1.3. L'aménagement de la RN 3 (maîtrise d'ouvrage Etat)

Les études du projet de doublement de la RN 3, inscrit au SDRIF, sont menées par la DRIEA-IF.

2.2. Les objectifs du projet

Les fonctions de la liaison complète sont multiples, à la fois :

- À l'échelle nationale : évitement de l'agglomération francilienne ;
- À l'échelle régionale : complément au maillage des voies structurantes de l'Est francilien ;
- À l'échelle locale (liens entre le Nord et le Sud de la Seine-et-Marne) : amélioration de la desserte et du fonctionnement des ensembles urbains dont celui constitué de l'agglomération de Meaux en favorisant sa synergie avec le pôle de Roissy et son aéroport.

Localement, le contournement Est de Roissy et la LREF contribuent au développement de tout le quadrant Nord-Ouest du département de Seine-et-Marne. Ils permettront notamment :

- D'assurer la continuité de la Francilienne entre l'échangeur RN104-A1 au Nord-Ouest de la plateforme de Roissy et l'échangeur RN2-A104 en Seine-et-Marne ;
- D'améliorer le rapprochement entre l'Est francilien (dont le bassin de Meaux) et la plateforme aéroportuaire de Roissy ;
- D'améliorer les conditions de circulation, notamment sur la RD212 dans la traverse de Claye-Souilly, régulièrement saturée ;
- D'améliorer les conditions de desserte de la gare RER de Compans et de la zone industrielle Mitry-Compans.

3. Solutions de substitutions examinées et justification du projet

3.1. Justification de la création d'une nouvelle liaison routière

Le projet de la Liaison Routière de l'Est Francilien s'insère entre la RD 212 au Nord-Ouest et la RN 3 au Sud-Est, dans la continuité du doublement de la RD 212 entre la RN 2 et la RD 212a.

A partir de son intersection avec la RD 212a, la RD 212 existante ne peut pas être réaménagée en place. En effet, les bâtis présents aux abords de la chaussée empêchent son réaménagement et nécessitent la création d'une voie nouvelle.

3.2. Solutions de tracé étudiées

Dans le cadre des études relatives à la Liaison Routière de l'Est Francilien, plusieurs variantes ont été examinées dans le cadre de l'étude d'impact pour la procédure de DUP ; elles correspondent à trois grands partis d'aménagement.

La variante 1 correspond au premier parti d'aménagement 1 ; elle consiste à longer le plus possible les voies ferrées. Cette variante se raccorde sur la RD 212 au Sud de la RD 139.

Les variantes 2, 2 bis et 3 correspondent au deuxième parti d'aménagement qui figure à la fois au SDRIF et au Schéma Directeur Marne-Nord. Le projet consiste en la réalisation d'une voie nouvelle déviant la RD 212 qui contourne la commune de Gressy mais qui reste à l'Ouest du centre urbain de Messy. Ce projet se raccorde sur la RD 212 au Nord de la RD 139.

Les variantes 4 et 4 bis correspondent au troisième parti d'aménagement, qui contourne par l'Est la commune de Messy. Le point de raccordement sur la RD 212 est sensiblement le même que dans le deuxième parti d'aménagement.

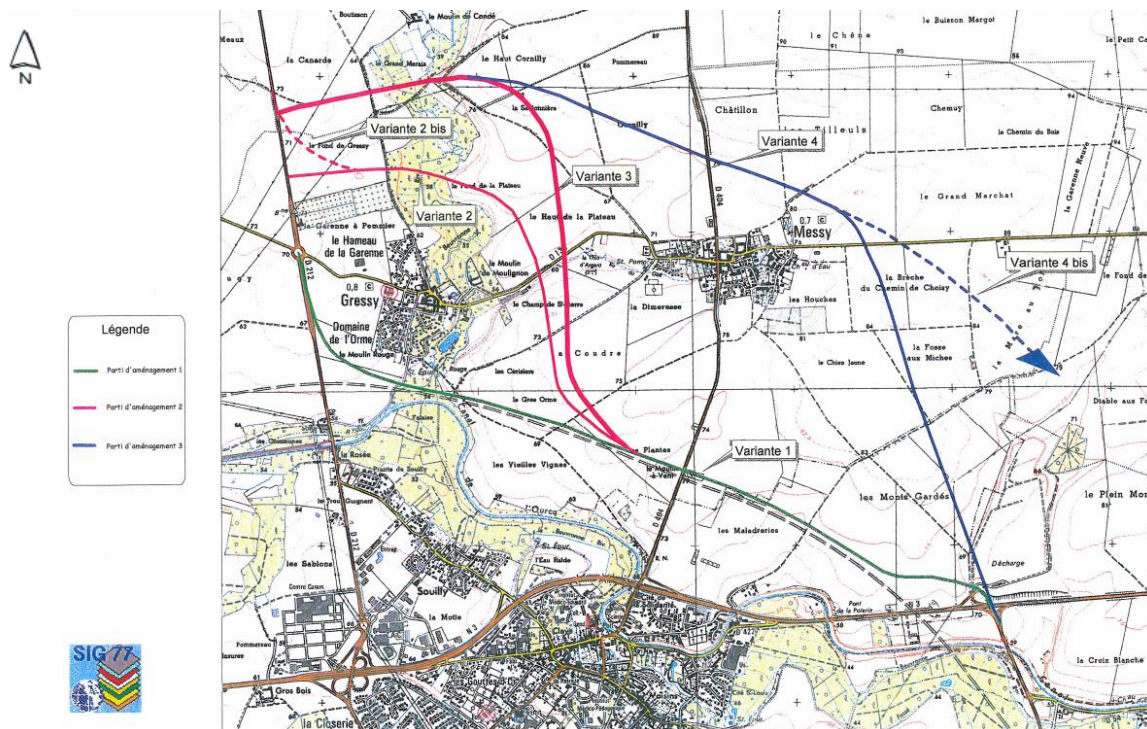


Figure 3 : Partis d'aménagement et variantes envisagés (Source : Dossier DUP 2005)

3.3. Analyse comparative des solutions et justification de la solution retenue

Une analyse multicritère des différentes solutions envisagées a été menée. Le deuxième parti d'aménagement, correspondant aux variantes 2, 2bis et 3, ressort de cette analyse ; il répond aux problématiques de circulation, tout en s'intégrant correctement dans l'environnement naturel et humain.

Thème	Variante 1	Variante 2	Variante 2bis	Variante 3	Variante 4	Variante 4bis
Fonctionnalités						
Fonctions principales	2	2	2	2	1	1
Fonctions associées	1	2	2	2	2	1
Sous total	3	4	4	4	3	2
Impact sur l'environnement						
Environnement naturel	1	0	0	0	1	1
Paysage	2	0	0	1	0	0
Contraintes géologiques	0	1	1	1	1	1
Contraintes hydrologiques	0	1	1	0	1	1
Sous total	3	2	2	2	3	3
Impact sur les activités humaines						
Agriculture	2	1	1	1	0	0
Activités actuelles	2	2	2	2	1	1
Potential de développement	2	2	2	2	1	1
Sous total	6	5	5	5	2	2
Servitudes et réseaux						
Servitudes et réseaux	0	2	2	1	1	1
Impact sur l'environnement humain						
Bruit	0	0	0	1	1	1
Loisirs	1	2	2	2	2	2
Sous total	1	2	2	3	3	3
Total	13	15	15	15	12	11
Total pondéré	26	30	30	31	23	20

Barème de notation :

0 : Pas de réponse au problème abordé ou contrainte très importante
1 : Réponse adaptée ou contrainte acceptable
2 : Réponse très adaptée ou contrainte nulle

Pondération :

La fonctionnalité de la liaison a été affectée d'un coefficient multiplicateur de 3
L'impact de cette liaison sur l'homme a été affecté d'un coefficient multiplicateur de 2
L'impact de cette liaison sur l'environnement naturel a été affecté du coefficient 1

Figure 4 : Comparaison des variantes examinées (Source : Dossier DUP 2005)

Concernant l'hydrologie, les variantes 2 et 3 franchissent deux cours d'eau : la Beuvronne (franchissement par un viaduc) et le ru du Gué Poiré, contrairement aux variantes 1 et 4 qui franchissent un cours d'eau (la Beuvronne). **Les variantes 2 et 3 sont moins contraignantes** que la variante 1 qui en cas d'accident ne laisserait aucune latitude d'intervention avant que la pollution n'atteigne la Basse Beuvronne et pour partie, le canal de l'Ourcq.

Limiter les nuisances sonores est une des principales préoccupations des riverains. **Les variantes 2 et 3 sont les plus adéquates** puisque seule la variante 1 traverse des zones urbanisables.

Les variantes 2, 2bis et 3 longent la voie d'interconnexion du TGV et **sont moins contraignantes** que la variante 1 qui nécessiterait des aménagements spécifiques dû à l'espace restreint disponible au Sud de Gressy.

S'agissant de l'agriculture, toutes les variantes entraînent un impact sur les cheminements des engins agricoles ainsi que sur les délaissés de petite superficie. Néanmoins, **des mesures sont prévues pour limiter ces incidences**, en particulier, il est envisagé des **rétablissements agricoles** via la mise en œuvre d'ouvrages d'art, une **optimisation des délaissés** et un **remembrement des parcelles agricoles**.

Sur le plan de l'environnement naturel, les variantes 2, 2bis et 3 sont certes plus impactantes puisqu'elles traversent une zone humide située en fond de la vallée de la Beuvronne ; toutefois il est, aujourd'hui, prévu un franchissement de la Beuvronne par un viaduc à la place de l'ouvrage initial en remblai afin de **minimiser l'impact environnemental et limiter la destruction d'habitats, de zones humides et d'espèces floristiques et faunistiques** causée par le défrichement.

Ainsi, suite à l'analyse multicritères, le choix final s'est porté sur le tracé qui répond le mieux aux enjeux de circulation, tout en s'intégrant correctement dans l'environnement. Ce compromis entre les variantes 2 et 3 sur la partie au nord des voies ferrées s'éloigne de l'urbanisation de Gressy avec un franchissement de la Beuvronne par un viaduc, ce qui permet de limiter au maximum les incidences sur l'environnement. Sur la partie au sud des voies ferrées, le tracé retenu est commun à l'ensemble des variantes.

4. Enjeux et conséquences du projet en termes de déplacements et d'urbanisation

4.1. Saturation actuelle du trafic sur la RD212

Il ressort de l'étude de trafic menée sur la RD 212 (1x1 voie), qu'elle supporte actuellement un trafic moyen journalier (TMJ TV) de 21 750 véhicules ce qui entraîne une saturation de cet axe aux heures de pointes ainsi que diverses nuisances associées.

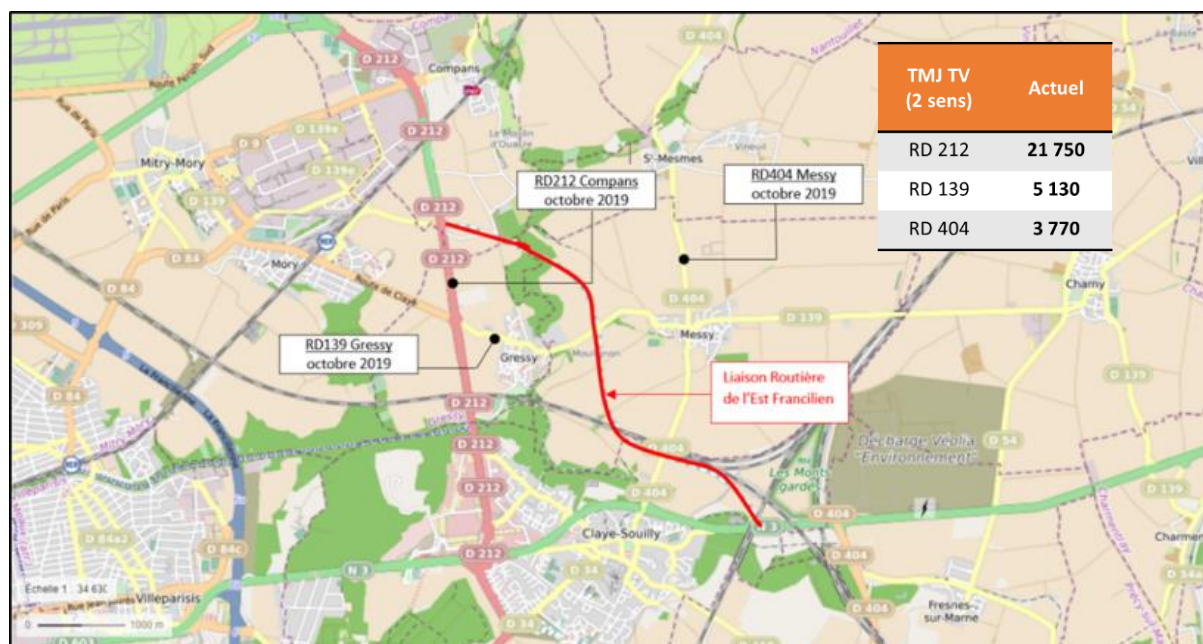


Figure 5 : Trafic moyen journalier actuel (Source : CD77)

Heure de pointe du matin

En effet, on constate à l'heure de pointe du matin :

- Une saturation sur la RD 212 vers le Nord avec jusqu'à 1479 véhicules / heure enregistrés ;
- Une circulation difficile sur la RD 212 vers le Sud : avec jusqu'à 936 véhicules / heure enregistrés ;
- Une circulation difficile sur les sécantes de la RD 212, notamment la RD 139 (voirie du réseau secondaire) avec un pic en heure de pointe de 413 véhicules / heure, et qui viennent s'ajouter au trafic de la RD 212.

À l'heure de pointe du soir :

- Une circulation difficile sur la RD 212 vers le Nord : avec jusqu'à 962 véhicules / heure enregistrés ;
- Une saturation de la RD 212 en direction du Sud avec jusqu'à 967 véhicules / heure enregistrés.

La création de 6 km de voie rapide entre Claye-Souilly et Compans avec les dessertes de Messy et Gressy, améliorera la fluidité du trafic sur la RD 212, et réduira les traversées en agglomération des communes de Gressy et Messy dues au trafic parasite des RD 404 et RD 139. **Cette nouvelle infrastructure présente un intérêt considérable et permettra la diminution des émissions de CO₂ dues aux embouteillages.** Elle offrira une meilleure accessibilité à la région de Meaux et ses environs.

4.2. Augmentation du trafic à l'horizon 2040 en lien avec le développement économique du secteur

A l'horizon 2040, le secteur connaîtra un développement économique important, avec de nombreuses entreprises, industries et zones d'activité :

- La ZAC du bois des Granges à Claye-Souilly ;
- La construction de divers projets de la communauté d'agglomération du pays de Meaux ;
- Le développement de la plateforme de l'aéroport Roissy Charles de Gaulles.

Sans nouvel aménagement de voirie, ces zones d'activités amplifieront le phénomène de saturation du trafic dans ce secteur.



Figure 6 : Trafic moyen journalier à l'horizon 2040 (Source : CD77)

Le trafic moyen journalier prévisionnel sur la RD 212 en 2040 devra faire face à une hausse de 32% par rapport au trafic actuel, soit un TMJ TV de 28 600 véhicules.

Sur les axes sécants :

- La RD 139 connaîtra une augmentation du trafic de 50% pour un trafic prévisionnel de 7 700 véhicules / jour ;
- La RD 404 devra absorber un trafic supplémentaire de 51% pour un trafic prévisionnel 5700 véhicules / jour.

La création de la Liaison Routière de l'Est Francilien permettra de fluidifier la RD 212 grâce à une diminution de trafic de 40% pour un trafic moyen journalier de 17 050 véhicules.

Sur les axes avoisinants :

- La RD 139 profitera d'une baisse de trafic de 37% pour du trafic prévisionnel de 4 900 véhicules / jour ;
- La RD 404 bénéficiera d'un allègement de trafic de 5% pour un trafic prévisionnel 5 400 véhicules / jour.

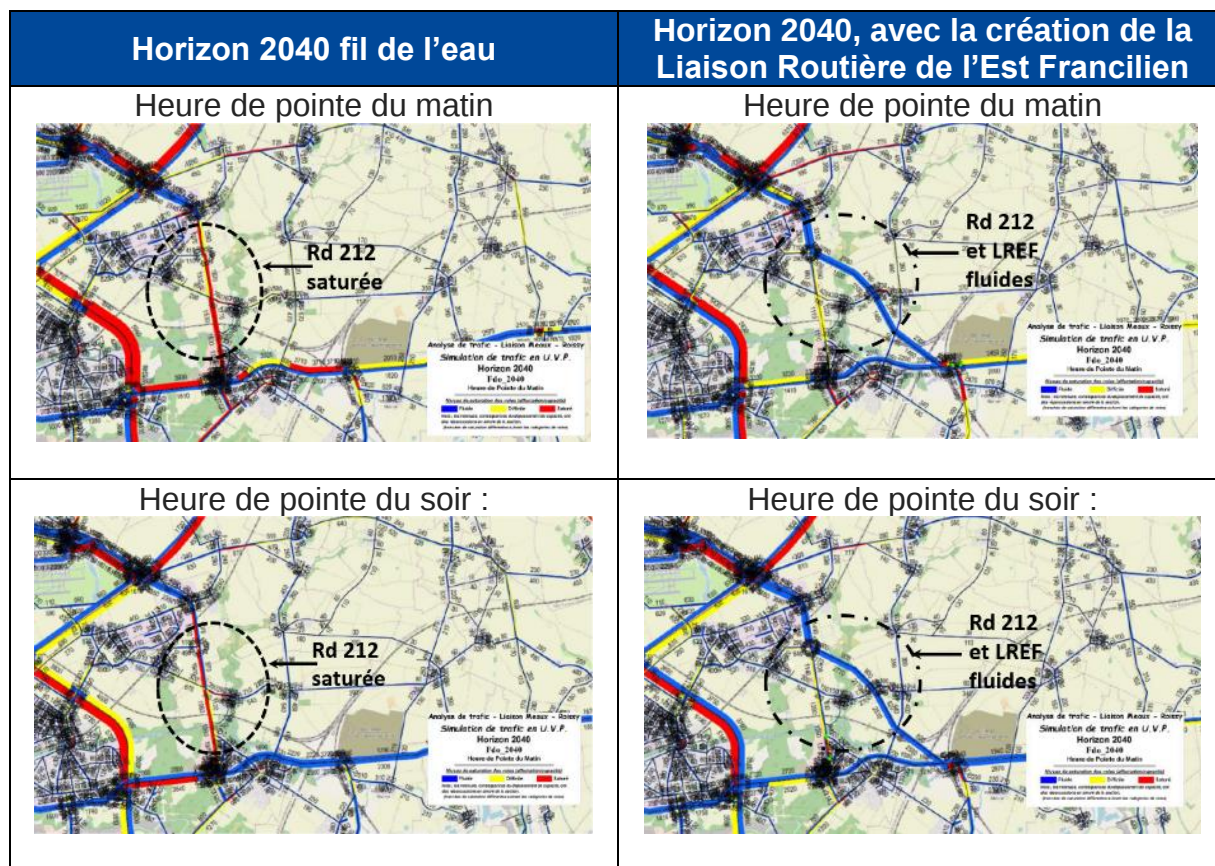


Figure 7 : Évolution de la charge du trafic à l'horizon 2040 (Source : CD77)

4.3. Développement urbain

Le projet de création de la Liaison Routière de l'Est Francilien n'engendrera pas une urbanisation supplémentaire du secteur. En effet, comme le mentionne le SDRIF, les documents d'urbanisme en vigueur n'autorisent pas l'urbanisation des terrains situés entre l'urbanisation existante et la voie projetée. Dans les versions en vigueur des PLU des communes d'implantation de la liaison routière (Claye-Souilly, Messy, Gressy et Compans), le zonage autour de cette dernière est classé en zone agricole ou en zone naturelle.

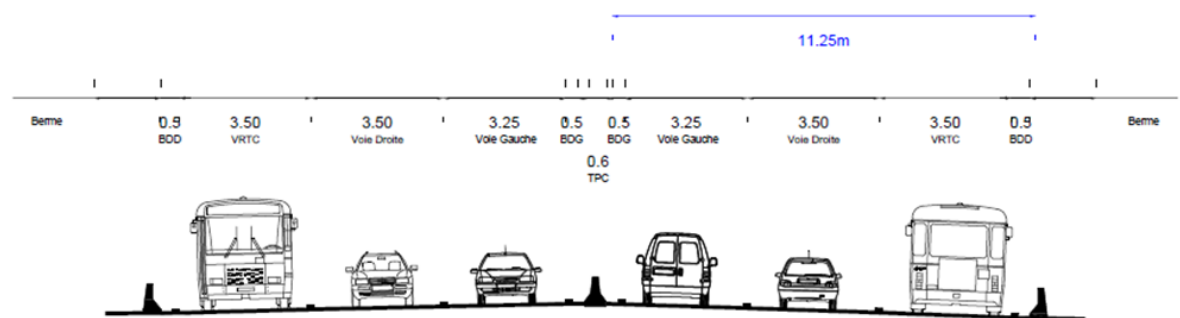
Par ailleurs, à l'horizon 2040, le secteur connaîtra un développement économique important, avec de nombreuses entreprises, industries et zones d'activité, prévu par la communauté d'agglomération du Pays de Meaux :

- La ZAC du bois des Granges à Claye-Souilly (projet déjà enclenché, en développement) ;
- La construction de divers projets de la communauté d'agglomération du pays de Meaux ;
- Le développement de la plateforme de l'aéroport Roissy Charles de Gaulles.

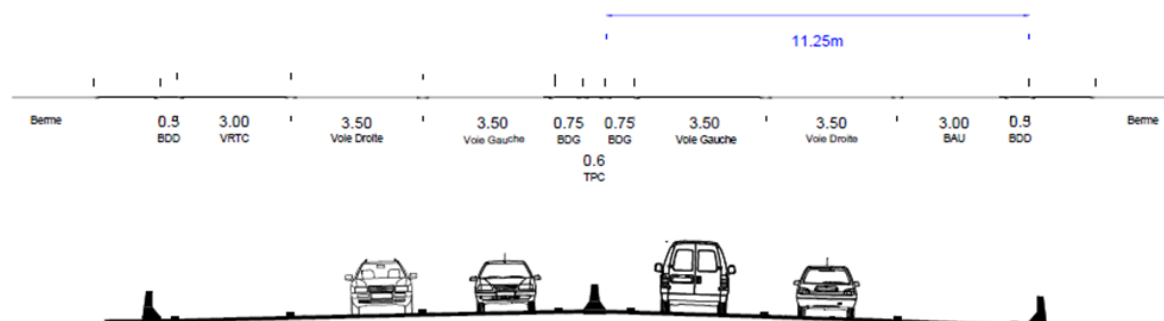
Le projet accompagne les développements déjà programmés sans effet supplémentaire sur l'urbanisation du secteur.

4.4. Développement des transports en commun

Le projet de Liaison Routière de l'Est Francilien pourra contribuer au développement des transports en commun. L'aménagement projeté permettra, à terme, la mise en place de voies réservées aux transports en commun en rives de chaussée, susceptibles d'accueillir un bus express assurant une liaison directe entre Meaux et la plateforme aéroportuaire.



LMR :
PT section courante avec projet de transport en commun



LMR :
PT section courante sans projet de transport en commun

Figure 8 : Le profil en travers de la LREF avec ou sans projet de transport en commun (source : CD 77)

5. Conclusion

Le projet de la Liaison Routière de l'Est Francilien (LREF) dont les travaux d'aménagement ont été déclarés d'utilité publique par arrêté préfectoral du 20 juin 2005, consiste en la création d'une déviation de la RN 3 au Nord de Claye-Souilly jusqu'à la RD 212 au niveau de Compans.

Ce projet départemental assurera une continuité des aménagements engagés et/ou projetés par l'État. En effet, il permet de relier deux autres projets majeurs portés par l'État aux extrémités Est (doublement de la RN3) et Ouest (Contournement Est de Roissy). Ainsi la somme des projets départementaux et de l'État assure une continuité et une cohérence d'une liaison structurante du territoire entre l'autoroute A1 et la route nationale N3 qui permet notamment de rejoindre l'autoroute A4 via l'autoroute A140.

Cette opération constitue à la fois un enjeu local pour décharger la RD 212 par la construction d'une nouvelle voirie là où il n'est pas possible de l'élargir, mais également un enjeu régional pour la desserte de Meaux en favorisant sa synergie avec le pôle de Roissy et son aéroport. Ce projet n'engendrera pas une urbanisation supplémentaire du secteur. La liaison routière permettra de répondre aux problématiques de trafic actuelles et à venir en lien avec le développement économique du secteur.

Dans la mesure où le doublement de l'infrastructure déjà en place (doublement de la RD 212 de Compans à Claye-Souilly) se confronterait aux difficultés engendrées par la présence de bâtis à proximité, la création de la Liaison de Routière de l'Est Francilien apparaît comme la solution la plus pertinente pour améliorer les conditions de circulation dans ce secteur. Ainsi, en l'absence de solution de substitution raisonnable, l'aménagement de la Liaison Routière de l'Est Francilien présente un caractère d'intérêt public majeur pour le département, les communes du Nord Seine-et-Marne et leurs habitants en fluidifiant le trafic et réduisant les nuisances induites pour les riverains.

Par ailleurs, l'environnement a été pris en compte dans les études de conception afin de minimiser les incidences du projet (choix du tracé de moindre impact environnemental, ouvrage de franchissement de la Beuvronne en viaduc). Le projet prévoit également les mesures nécessaires pour réduire et compenser les incidences environnementales, en particulier sur le milieu naturel et les activités agricoles.

La Liaison Routière de l'Est Francilien répond au critère d'un **intérêt public** (déclaration d'utilité publique du projet de liaison routière : amélioration de la desserte de la plateforme aéroportuaire et développement économique du pôle de Meaux en reliant Meaux à Roissy via une desserte directe et rapide entre ces deux pôles), **impératif** (réseau actuel saturé sur la RD 212, décongestion du réseau existant et réduction des zones accidentogènes notamment au niveau de la RN 3) et **majeur** (impact du projet pour le développement économique et touristique puisqu'il « renforce l'attractivité de l'agglomération francilienne et facilite l'interconnexion entre les différents modes de transport et entre les deux pôles que sont Meaux et Roissy »).

6. Annexes

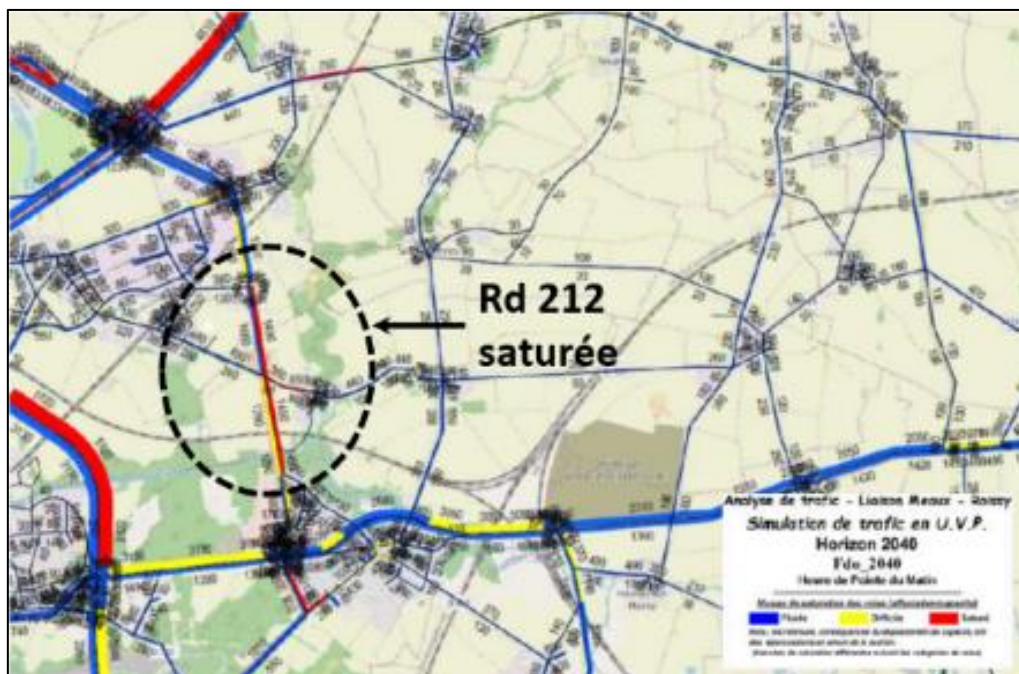


Figure 9 : charge de trafic horizon 2040 fil de l'eau - Heure de pointe du matin (source CD 77)



Figure 10 : charge de trafic horizon 2040 avec la création de la Liaison Routière de l'Est Francilien - Heure de pointe du matin (source CD 77)



Figure 11 : charge de trafic horizon 2040 fil de l'eau - Heure de pointe du soir (source CD 77)

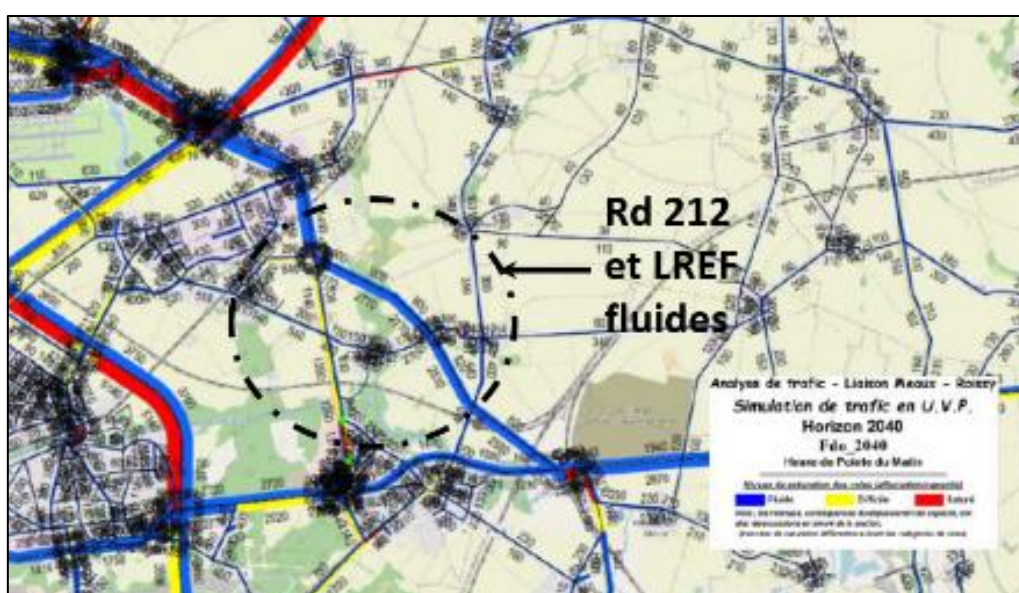


Figure 12 : charge de trafic horizon 2040 avec la création de la Liaison Routière de l'Est Francilien - Heure de pointe du soir (source CD 77)